Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 990 de 2012

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS ENRIQUE PINTADO

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 10 de abril de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Daniel Caggiani.

MIEMBROS: Señores Representantes Guillermo Facello, Julio César Fernández, Amin Niffouri, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi y Pedro Saravia Fratti.

INVITADOS: Señores Ministro de Transporte y Obras Públicas, Enrique Pintado; Subsecretario, Pablo Genta; Director General de Secretaría, Pablo Ferrer; Director Nacional de Vialidad, Luis Lazo; Director Nacional de Arquitectura, Jorge Lima; Director Nacional de Topografía, Jorge Franco; Director Nacional de Descentralización, Ernesto César; Encargada de Despacho, señora Elina Rodríguez; Directora Nacional de Planificación y Logística, señora Beatriz Tabaco y asesor letrado del señor Ministro, señor Gonzalo Vidal.

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Recibimos a una delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas integrada por el Ministro, señor Enrique Pintado; el Subsecretario, señor Pablo Genta; el Director General, señor Pablo Ferrer; el Director Nacional de Vialidad, señor Luis Lazo; el Director Nacional de Arquitectura, señor Jorge Lima; el Director Nacional de Topografía, señor Jorge Franco; el Director Nacional de Descentralización, señor Ernesto César; la Directora Nacional de Planificación y Logística, señora Beatriz Tabaco; la encargada de Despacho, señora Elina Rodríguez y al asesor, doctor Gonzalo Vidal. La idea era informarnos sobre los lineamientos y prioridades de esta Cartera para el año 2012 y a tales efectos les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Es un gusto estar aquí nuevamente.

Quería aclarar que el Director Nacional de Hidrografía, señor Jorge Camaño, se encuentra en el Congo y por eso no pudo asistir; fue por Naciones Unidas a asesorar sobre los proyectos de participación público- privada. A su vez, el señor Subsecretario, el ingeniero Pablo Genta, y la ingeniera Beatriz Tabaco, Directora Nacional de Planificación y Logística, van a tener que retirarse a la brevedad porque, como se sabe, en diciembre se aprobó el decreto de transformación del modo ferroviario de la empresa AFE y hoy van a discutir con las Gerencias y el Directorio entrante y el saliente todo el plan 2012 y los pasos a seguir en este proceso de transformación del modo ferroviario. Como ellos dos ocupan una responsabilidad importante en esta tarea, van a tener que estar allí reunidos.

Si bien no llegamos a tiempo porque la Semana de Turismo ejerce su influencia para el descanso, queríamos dejarles las impresiones respecto del plan 2012 del Ministerio, que es lo que vamos a discutir y, fundamentalmente, presentarles este trabajo que estamos culminando, que se llama "Nuestra Obra es el País" y que muestra en fotografías -que creo es la manera más interesante de visualizar las cosas- cuáles son las intervenciones que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hoy está realizando en el territorio nacional. En este material que les va a llegar ni bien salga de la imprenta -porque los primeros ejemplares serán para el Parlamento-, están marcadas en el territorio nacional las intervenciones que estamos haciendo actualmente. No estamos hablando de promesas sino de cosas que son realidad.

Cabe señalar que hemos hecho tres cortes: uno al norte del Río Negro y el sur del Río Negro lo dividimos entre este y oeste. Estamos mostrando en fotografías todas las intervenciones que estamos realizando con el cartel de la obra correspondiente y los avances de obra en todo el país. Pero no solo hablamos en términos de vialidad pues también está el segundo capítulo de este plan 2012, que abarca las obras de la Dirección Nacional de Hidrografía. Después haremos otro material que involucrará lo que llamamos el Plan de Infraestructura Comunitaria y Social.

El tema que nos convoca está referido a las líneas de trabajo para el año 2012. Ustedes saben que tenemos un cometido estratégico a largo plazo, acordado por los partidos políticos, las cámaras empresariales, la central sindical y el Gobierno. Este objetivo estratégico al 2030 es el de transformar al Uruguay en un gran centro logístico de distribución de mercancías y personas que van de la región al mundo y del mundo a la región. Este es un objetivo país, es la dimensión logística que el Uruguay natural tiene. Por distintas razones, entre ellas nuestra ubicación en el Cono Sur, se nos da una especie de destino con ventajas competitivas que deberíamos aprovechar, en tanto este objetivo de centro de distribución logístico al 2030 no es en soledad sino en competencia con nuestros hermanos brasileños y argentinos.

Eso implica que, coherentes con ese objetivo, nos planteáramos tres metas concretas para el quinquenio. El primero es asegurar una adecuada conectividad entre las unidades de producción, tantos de bienes como de servicios, con las terminales de salida de esa producción, sean puertos, lugares de entrada de turistas, etcétera. El segundo es seguir creando las condiciones básicas para transformar al Uruguay en un polo logístico regional y tercero, como tenemos un área de políticas sociales, contribuir con nuestras políticas sociales a los objetivos generales del Gobierno que tienen que ver con la eliminación de la indigencia, la reducción de la pobreza y la mejora sustancial de los resultados en materia educativa.

Para 2012, por lo tanto, coherentes con ese objetivo del quinquenio para el 2030, nos planteamos mejorar la accesibilidad a los puertos, acondicionar las rutas del grano y la madera, la seguridad vial como un elemento a tomar en cuenta como consecuencia del desarrollo de la producción y del transporte que estamos teniendo y, obviamente, ampliar la coordinación y el desarrollo de estas políticas sociales.

Además, incorporamos un elemento que nos preocupa mucho desde el año pasado, que tiene que ver con cómo premiamos la productividad, la innovación tecnológica en los procesos constructivos que tienen que ver con nuestro Ministerio. La idea tiene que ver con cómo hacer más en el menor tiempo posible, tanto desde el Estado como desde las empresas privadas, lo que implicará de nuestra parte diseñar procedimientos de asignación de obras mucho más ágiles en donde podamos, sin disminuir por ello los grados de transparencia, y la coordinación fluida así como el trabajo en equipo de todos los actores involucrados.

Uruguay tuvo un incremento de su productividad del 4%, pero en el sector de la construcción esa productividad con pleno empleo se redujo en un 1%. Esto afecta directamente la eficiencia en la concreción de las obras. Estamos analizando la situación con el sector privado; con la Cámara de la Construcción del Uruguay vamos a hacer estudios conjuntos para ver qué mecanismos tenemos a efectos de mejorar la productividad del sector. Debemos tener en cuenta que se trata de un sector de pleno empleo que tiene dificultades para conseguir mano de obra debido a la cantidad de trabajo que hay, tanto en materia de construcción de vivienda, como de desarrollo de megaproyectos como Montes del Plata, que genera una demanda muy importante de mano de obra de construcción.

La otra cuestión es cómo nosotros utilizamos los instrumentos de acuerdo con la conveniencia del país, y no hacer un proceso al revés, es decir enamorarnos de los instrumentos y utilizarlos en función de ese enamoramiento. El esquema que estamos siguiendo es buscar con qué procedimiento estatal disponible hacemos las cosas más rápido. O, mejor dicho, con cuál es viable hacerlo y, si hay más de uno, con cuál se va más rápido. En ese sentido, estamos tratando de ultimar los detalles para estrenar el procedimiento de

contrato de participación público privada, fundamentalmente en las tres líneas para el año 2012 que son: accesibilidad a puerto por las Rutas Nacionales Nº 21 y 24, que están relacionadas con los puertos de Fray Bentos y de Nueva Palmira; en grano y madera hay dos rutas específicamente utilizadas, y seguridad vial por el tránsito de decenas de miles de camiones al año.

En el Gabinete Productivo y en el Consejo de Ministros hemos propuesto una reunión para tener un programa de aceleración de infraestructuras -lo llamamos "Programa país" -a través del cual ponemos nuestro plan de obras a disposición de los Ministerios de Ganadería, Agricultura y Pesca, Industria Energía y Minería, Turismo y Deporte, Relaciones Exteriores y Economía y Finanzas, y de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto para que opinen sobre el mismo y realizar ajustes si es necesario. Por ejemplo, si nuestro plan de obras está concentrado en determinado lugar del país y no atiende otras zonas donde la producción sojera se haya incrementado exponencialmente y necesite salir rápidamente, hay que realizar ajustes y estamos dispuestos a redefinir las prioridades. Básicamente, hubo acuerdo con la propuesta que hicimos. El ingeniero Lazo está a cargo del grupo de delegados ministeriales que coordina ese aspecto. En ese sentido, puedo decir que básicamente hay un acuerdo general con lo que propusimos como plan del año 2012.

El plan para este año está dividido en tres capítulos. El primero tiene que ver con la infraestructura de transporte y logística; el segundo con infraestructura comunitaria y social, y el tercero, con la normativa y la legislación, es decir, las leyes que tenemos que poner a discusión del Parlamento y las normas no legales que hay que poner a disposición del sistema jurídico.

Nuestra idea es avanzar en todo lo que tiene que ver con la infraestructura de transporte vinculada al desarrollo vial, portuario y ferroviario, atendiendo las necesidades de los demás Ministerios, o sea, teniendo en cuenta por dónde van el turismo y la producción, cuáles son los emprendimientos energéticos de cambio de matriz y dónde van a estar radicados, para establecer las acciones de convergencia de infraestructura a efectos de que no ocurran incoherencias. Por ejemplo, puede pasar que nosotros hagamos una ruta nueva y la estemos interviniendo con parques eólicos que la dejan destrozada en dos meses. Entonces, si el parque eólico se va a instalar, quizás haya que demorar la obra para después de que pase toda la maquinaria pesada.

Asimismo, queremos modernizar los procesos licitatotorios, que es una idea general del Gobierno. En la Corporación Vial del Uruguay tenemos que modernizar los procesos de adjudicación de obras para acelerarlos, sin perder transparencia. Además, se deben incorporar premios a los grados de cumplimiento, a las anticipaciones de cumplimiento, a la productividad y a la reducción de tiempos constructivos.

Por otra parte, también planteamos que, en la medida en que el Impuesto a la Concentración de Inmuebles Rurales empiece a generar recursos, como estamos volcando US$ 25:000.000 anuales para forestación y caminería departamental de las Intendencias, sería bueno que se encargara de financiar -es un impuesto que se creó para el desarrollo de la caminería rural- los desembolsos que estamos haciendo en materia forestal y departamental; o sea, que el ICIR asumiera como parte de sus obligaciones los costos que hoy asumimos nosotros, sin que los Gobiernos departamentales pierdan el aporte de los US$ 25:000.000. Digo esto en el sentido de que se cambie el destino de ese dinero para las rutas que en un tiempo fueron nacionales y ahora son departamentales o que deberían ser nacionales y son departamentales. Estos son casos de litigio permanente. Siempre pongo como ejemplo, más allá de que ahora hemos contribuido a solucionar el problema, el caso de la Ruta Nº 3 en Trinidad. Esa ruta tiene jurisdicción nacional hasta la puerta de la ciudad, cambia a departamental dentro de la ciudad -esto no es por necedad, sino porque la Intendencia cobra la contribución inmobiliaria para financiar esas obras- y, después, cambia nuevamente a jurisdicción nacional. Sucedía que nosotros la teníamos en excelente estado, pero no es lo mismo una calle común de ciudad que una Ruta Nacional que la atraviesa.

Por lo tanto, para las Intendencias era oneroso soportar presupuestalmente los costos de mantenimiento de las calles, debido a la circulación de camiones de cuarenta y cinco toneladas. Entonces, queremos que estos recursos tengan este destino, porque no hay presupuesto municipal que aguante con el daño que provoca este tipo de tránsito.

Esto se está discutiendo; obviamente, tienen que empezar a generarse los recursos derivados del ICIR para transformar gradualmente los actuales.

Desde el punto de vista de la participación público- privada, hemos enviado estudios de factibilidad, además del de las Rutas Nº 21 y 24, para ocho conjuntos de ruta, que no se tienen que hacerse necesariamente; de

todas maneras, queremos hacer estudiar su viabilidad porque, como se sabe, la ley de contrato de participación público- privada exige una cantidad de pasos, como el estudio de factibilidad, etcétera; en fin, no voy a repetir lo que ustedes ya saben. Enviamos el estudio de ocho conjuntos para conocer no solo su viabilidad económica, sino de realización.

Tenemos una presunción: estamos convencidos de que las PPP van a ser un instrumento muy bueno para el norte del Río Negro porque, por lo general, las empresas constructoras para ir al norte del Río Negro encuentran dificultades cuando la obra es por poco tiempo, porque el costo de traslado de la maquinaria y la instalación se incrementa y se traslada a los precios, y nunca alcanzan procesos competitivos. Por lo tanto, en el norte del Río Negro es más caro construir que en el sur. Ahora, si lo que está planteado es -como lo establecen los contratos de participación público- privada- que las empresas se hagan cargo del proyecto, de su ejecución y del mantenimiento de la ruta, es decir, de lo que se gane, por veinte años, la tendencia será a instalarse en la zona. No es lo mismo absorber los costos en veinte años que en un año y medio. Entonces, esto haría más competitivo el proyecto, más allá de que estamos estudiando la factibilidad de otro conjunto de rutas, que abarcan lo que es la accesibilidad de Nueva Palmira, independientemente de lo que tiene que ver con las Rutas Nº 21 y 24 y de lo que será el crecimiento del puerto de La Paloma y la conexión de algunos departamentos con el centro de Montevideo, a propósito de las Rutas Nº 6 y 7.

Ahora, que estudiemos la factibilidad no quiere decir que vayamos a hacerlo, porque tal vez lo podamos hacer con otros procedimientos, siempre y cuando tengamos el dinero y lo podamos hacer más rápido, que es lo que queremos.

También tenemos establecido el estudio de otros dos conjuntos, uno que tiene que ver con la iluminación, mediante la modalidad de PPP, desde Punta del Este a Colonia, como la principal ruta de tráfico y de ingreso al Uruguay de turistas, y otro con el inicio del proceso de culminación de la doble vía de la Ruta Nº 1 hasta colonia, no tanto porque el tránsito lo esté demandando, sino porque parecería una gran incoherencia que tengamos una doble vía hasta la entrada a la Ruta Nº 22 y después pasemos a una sola senda en la comunicación de la vía más rápida con la que contamos. Lo mismo sucede con todo lo que serían cruces a desnivel en importantes lugares, que sustituirían a semáforos o incorporarían elementos de seguridad vial donde no hay, tanto en la Ruta Interbalnearia como en la Ruta Nº 1. Me refiero, entre otros lugares, a La Floresta, porque el semáforo -la gente tiende a creer que da seguridad-, cuando está en una vía rápida y de mucho tránsito y las colas llegan -como pasó el último fin de semana- hasta los diez kilómetros, el auto que viene a once kilómetros a ciento diez kilómetros por hora se encuentra de golpe con una fila de autos detenida, lo que deriva en pequeños impactos en cadena. Por lo tanto, el semáforo, que parece tan seguro, termina siendo una trampa, no digo mortal, pero sí importante. Lo mejor es que los cruces sean a desnivel.

Hay gente que dice que la Ruta Interbalnearia es una autopista, pero no lo es, porque en las autopistas no se permite cruzar; quienes anduvimos por otros países sabemos que se ponen guardarrailes de un metro de altura, por el que no pueden cruzar animales ni personas, y por eso se debe cruzar a desnivel. Por eso, esas rutas no tienen límites de velocidad, y los autos pueden circular hasta los doscientos cuarenta kilómetros por hora.

En cuanto al sistema de transporte, también tenemos que continuar con el trabajo del Instituto Nacional de Logística -cuya sede hace poco inauguramos, precisamente, para fomentar una actividad que es estratégica para Uruguay- en el estudio de toda la cadena logística e, inclusive, de la incorporación, en el caso del transporte, del uso de tecnologías alternativas y, a través de estímulos, de combustibles alternativos que impliquen la reducción del consumo de combustible derivado del petróleo, que es un gran problema para la sociedad uruguaya.

Otro objetivo es avanzar en la guía de carga, que es uno de los programas que estamos culminando casi totalmente, y la extensión de los servicios de pesajes en rutas y pasos de frontera, para que se cumplan todas las normas vinculadas con el transporte. Es más, coherentes con esto y en una actitud preventiva, la semana previa a Semana de Turismo incrementamos los controles de rutina de todo el transporte de pasajeros; si bien generamos demoras controlamos más del 90% del parque automotor de pasajeros de los principales corredores que llegan a Tres Cruces, no del parque total automotor. En esta oportunidad no nos ocupamos del transporte "regional", por llamarlo de alguna manera.

En realidad, tuvimos mucho éxito. Se incrementaron los controles de rutina, que pasaron de un 30% de las unidades que se inspeccionan habitualmente a este 90%, con apenas un 3% de infracciones administrativas

menores y un 3,16% de incremento en el exceso de peso de las unidades.

Por otra parte, inspeccionamos el estado de un tercio de las unidades; el 99% está en buen estado, solo un 1% en estado regular y ninguna en estado deficiente.

La otra buena noticia -que nos permitirá trabajar en controles posteriores- es que el ciento por ciento de los tacógrafos controlados estaban en buen estado, lo que luego nos permitirá analizar cuál ha sido el comportamiento de esos vehículos en materia de velocidad.

Para demostrar cómo ayudan las tecnologías, quiero comentar que un usuario grabó un video de un conductor de un ómnibus interdepartamental y lo envió al Ministerio; reaccionamos muy rápido, planteamos el tema a la empresa, que tomó las medidas del caso y la situación, a nuestro entender, fue corregida porque dimos pronta respuesta a las demandas del ciudadano.

En el modo ferroviario, como se sabe, estamos en la estructuración de la nueva empresa -sociedad anónima de propiedad estatal, que se encargará del transporte-, reforzando todo lo que tiene ver con el ente autónomo dedicado a la infraestructura ferroviaria. Estamos en pleno proceso de transición, y por eso nuestros compañeros se retirarán ahora porque hubo cambios en el Directorio, a partir de las renuncias de los compañeros que estaban a cargo de la Presidencia y de la Vicepresidencia. Mientras tanto, vamos poniendo en funcionamiento la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, la que por el momento está asumiendo la ingeniera Tabaco, como encargada de despacho.

Además, culminamos la rehabilitación del tramo Pintado- Rivera, dejando a punto la conexión Montevideo-Rivera para el tráfico de ferrocarril, atento a que Brasil va a interconectarse con Rivera, lo que nos permitirá el aumento del flujo. Atendiendo también lo que será el puerto seco de Rivera, un enclave logístico muy importante, muy vinculado al ferrocarril -y a todos los modos de transporte-, junto con la Intendencia de Rivera, la Dirección Nacional de Aduanas y liderada por la Administración Nacional de Puertos y AFE, estudiamos los últimos detalles para determinar su locación. Una vez que esté definida, empezaremos el proceso para conformar un puerto seco.

Respecto a Nueva Palmira, seguiremos aumentando el trabajo. Se han inaugurado un muelle y una grúa pórtico, lo que permite acelerar los procesos en el muelle estatal. Parte del crecimiento depende de los acuerdos con Argentina en la Comisión Administradora del Río Uruguay. Por otra parte, se efectuó la apertura de sobres que permitirá, en pocos meses, elaborar un proyecto para el dragado del Río Uruguay desde Paysandú a Fray Bentos a 19 pies y 25 pies respectivamente, lo que reforzará el crecimiento del puerto de Fray Bentos.

En estos días estamos culminando la reparación del viejo "bypass" o desvío de tránsito pesado en Nueva Palmira, mientras vamos haciendo los trámites de expropiación para el nuevo y definitivo "bypass" que eludirá el pasaje por la ruta de Carmelo para que sea completa la accesibilidad a Nueva Palmira.

Se avanzará en la terminal de granos, sólidos y líquidos de la Corporación Navíos; este es un emprendimiento privado. También se hará el crecimiento del puerto de Montevideo con la terminal de productos forestales y graneleros, las explanadas del puerto Capurro, que será el puerto pesquero, y el muelle.

No hace mucho tiempo, inauguramos el primer emprendimiento privado en la terminal de Puntas de Sayago. En ese momento firmamos un convenio con la ANP en el que se establece que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas va a construir la caminería interna a cambio del dragado del puerto de La Paloma. Esto es fundamental para el futuro desarrollo. Puntas de Sayago va camino a ser una terminal que incluirá un área de producción, de industrias, un área de zona franca, un área de puerto libre, un área logística y un muelle de 300 metros, que insumirá aproximadamente US$ 180:000.000. En esas 100 hectáreas es donde creemos que se tiene que ampliar el puerto, y también incluirá las 20 hectáreas que en principio estaban destinadas a una terminal especializada de contenedores.

En Salto estamos terminando de ampliar y mejorar el puerto, lo mismo que en Conchillas. Ahí tenemos un operador privado dispuesto a reparar el muelle que ya está en uso por las obras de dragado que se están realizando debido al emprendimiento de Montes del Plata.

Estamos acelerando a nivel privado el desarrollo del este del país en la Hidrovía Uruguay- Brasil, con el puerto que sobre el río Cebollatí y otro sobre el río Tacuarí. La Administración Nacional de Puertos, a sugerencia del Intendente de Cerro Largo, está buscando algún enclave donde pueda eventualmente instalarse una terminal.

Respecto a La Paloma, firmamos el convenio con la Intendencia de Rocha. Este permite, además de la realización de las obras de mejora del camino a Arbolito, llegar al puerto de La Paloma sin utilizar la Ruta Nº 15, usando el espacio de lo que es hoy la vía férrea. En el futuro podrá combinarse y ser ferrocarril y ruta a la vez, de modo tal que el desarrollo del puerto de La Paloma no perjudique la vocación turística de ese balneario. La idea es posibilitar la firma de un contrato con una empresa para trasladar por vía fluvial 250.000 toneladas anuales de madera con destino UPM. En el futuro, cuando el puerto se desarrolle, también permitirá traer celulosa para cargarla en barcos más grandes para su traslado transoceánico.

En materia de puertos deportivos, Piriápolis, Punta del Este, Colonia, Carmelo y Villa Soriano seguirán siendo los puertos a los que destinaremos la mayor cantidad de recursos. Además, estamos considerando iniciativas privadas en el puerto del Buceo. Estamos acordando con la Intendencia de Montevideo; nos falta el aval de la Comisión de Patrimonio. Esperemos que nuestras gestiones den sus frutos porque estamos convencidos de que ese proyecto cumple con todas las normas y le daría a Montevideo un paseo muy bueno y cubriría la necesidad que tenemos al vivir al lado de un país que está en uno de los primeros lugares de la relación embarcaciones por habitante, a los que hay que ofrecerles servicios en nuestras costas, que tienen una belleza muy superior a la de nuestros vecinos. Esto requeriría en Montevideo un puerto que atendiera las necesidades de quienes se trasladan desde Buenos Aires a Punta del Este, mientras promovemos la inversión en el puerto de Atlántida. La creación de ese puerto y la cesión de terrenos para el negocio inmobiliario implicaría unos US$ 80:000.000 de inversión.

En lo que refiere al transporte aéreo, seguimos impulsando la mejora de los números de PLUNA. Tenemos la satisfacción de que PLUNA Ente ha obtenido ganancias -mínimas, pero ganancias al fin-, obviamente con el subsidio incluido; antes, con el subsidio incluido daba pérdidas. Creo que este nuevo Directorio ha tenido una muy buena gestión. Se ha logrado, por ejemplo, que los servicios de Laguna del Sauce pasaran a dar una mínima ganancia, lo que no ocurría desde hacía tiempo. Además, el equipo que dirige PLUNA ente también está trabajando para que la empresa PLUNA S.A. tenga los éxitos comerciales que necesita una empresa de transporte aéreo. En la Junta Aeronáutica se va desarrollando el mercado aéreo nacional, incipiente, pequeño, que hay que cuidar mucho porque, lamentablemente, nuestra población no tiene un volumen tan grande como para manejarse en vuelos de cabotaje en sustitución del ómnibus.

En materia de infraestructura comunitaria y social, está en plena operación el centro de monitoreo del servicio de pasajeros. Los vamos a invitar cuando lo inauguremos totalmente, pero ya estamos manejando los modelos de ensayo que, por lo menos, nos permiten visualizar dónde están las unidades de transporte metropolitano, cuál se está desviando del tránsito y por qué razones. También se está implementando la venta del boleto por sistema electrónico común a todas las empresas, que es otra de las cuestiones fundamentales.

Este año estamos creando el Centro de Información, Atención y Respuesta al Usuario, que es vital. Los señores Diputados sabrán que las Juntas Departamentales de Canelones, San José y Montevideo aprobaron la creación del Consorcio del Sistema del Transporte Metropolitano, lo que nos va a permitir mejoras en la coordinación de políticas y en el establecimiento de políticas comunes entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y estas tres Intendencias en beneficio de los usuarios.

También estamos mejorando la profesionalización de los camioneros. Se trata de un convenio entre el sindicato, las empresas, el INEFOP y nosotros, con cuyos resultados estamos muy contentos.

Asimismo, estamos viendo la adquisición de equipos apropiados para el transporte de pasajeros en el área metropolitana que atiendan, además de las necesidades de los usuarios, el menor consumo de combustible, es decir, cuestiones que tienen que ver con la ecología.

Hemos hecho un planteo -que el CODICEN está analizando- de atender, a través de la Dirección Nacional de Arquitectura, el mantenimiento de cien escuelas a cambio de que la ANEP deposite $ 300:000.000, lo que nos permitiría encargarnos del mantenimiento común, sin incluir obra nueva. El CODICEN ya tuvo reuniones con nosotros y tal vez reconfigure este plan, porque ellos no solo tienen necesidades en las escuelas. En el día de ayer, el Presidente de la República también planteó con mucho énfasis el "shock"

edilicio, y sabemos que va a convocar a todos los partidos a buscar mecanismos que nos permitan agilitar y destrabar las cuestiones burocráticas para poder actuar sobre los institutos. Está la posibilidad de la administración directa, pero el artículo 97 de la Ley Nº 15.851 también permite subcontratar rápidamente para poder culminar distintas obras. La Escuela Brasil es un ejemplo de cómo estamos trabajando y de cómo pueden trabajar nuestros obreros, a quienes queremos convertir en un cuerpo de élite de la albañilería nacional, en tanto no hay cuerpos especializados de obreros que se ocupen del patrimonio edilicio, tanto público como privado. Las empresas privadas tienden a hacer lo que el mercado requiere, la estandarización de los procesos; por supuesto, está bien que lo hagan, pero también hay que ocuparse de la conservación del patrimonio edilicio.

Seguimos avanzando en el Programa Realizar, que este año le toca a Montevideo; estamos discutiendo las características que tendrá. Lanzaremos los fondos concursables para jóvenes con el objetivo de que los jóvenes quieran quedarse en el pago y no irse. Esto tendrá que ser presentado ante un jurado que, obviamente, integrará delegados del Ministerio, del Instituto Nacional de la Juventud, del Poder Legislativo -nosotros queremos que ambas Cámaras estén representadas en ese jurado-, de las cámaras empresariales y del PIT- CNT. Dicho jurado determinará los proyectos ganadores y los que ganen serán los que se vayan a construir.

En materia de topografía, la digitalización de los planos de mensura es un avance que ha tenido unas repercusiones enormes. Que la gente pueda acceder a los planos de mensura de Montevideo, Canelones y San José desde su computadora ha sido un avance extraordinario y un ahorro de miles de millones de pesos de la gente en trámites. La idea es extenderlo a todo el país con los convenios correspondientes, mientras se sigue con las expropiaciones y con los trabajos para que las obras se hagan.

En materia legislativa, estamos terminando de elaborar el proyecto de ley marco de transporte y logística. Nos va a llevar un tiempo todavía, pero la idea es que este año ingrese al Parlamento nacional para su discusión un proyecto marco para que no tenga que cambiarse en cada Legislatura, sino que la Administración tenga marcos de referencia para actuar y sea el Administrador el que vaya evaluando las necesidades de cambio en cada lugar. Yo siempre pongo este ejemplo: no hay que tener normas del tipo "prohibido fumar", "prohibido salivar" -como se ponía en los ómnibus- o "prohibido mascar tabaco" -ya nadie masca tabaco-, que ya no se usan más. La idea es establecer normas generales que nos permitan la adaptación, y que los cambios temporales se hagan por vía administrativa y no por vía legal.

En cuanto a la adecuación de las normas vigentes en materia aeronáutica, la Junta Aeronáutica va a discutir nuestra legislación al respecto. Tal vez tenga que venir alguna iniciativa, dentro de la ley marco o fuera de ella.

Asimismo, estamos viendo la posibilidad de modificar la Ley de Cabotaje Nacional para establecer las excepciones que corresponda, fundamentalmente atendiendo a los cruceros.

Nos queda una iniciativa que no por haberla dejado para el final es menos importante: la trazabilidad de la obra pública. Comenzamos a ejecutarla este mes mediante el convenio entre la Facultad de Arquitectura y la Dirección Nacional de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El problema es que hacemos intervenciones en el parque edilicio público y no dejamos historia de ello. Entonces, uno accede a la última versión, pero no se sabe qué pasó en el medio. La idea es fijar la trazabilidad y qué intervenciones -es decir, qué modificaciones- tiene cada edificio público, no solo para que queden registradas, sino para que sean de utilidad para el futuro.

SEÑOR NIFFOURI.- Como legislador nuevo en la Comisión, tal vez no esté un ciento por ciento al tanto de todos los temas, tal como lo deben estar los legisladores con algún tiempito más en la Comisión

Sin duda, en materia de infraestructura mucho resta por hacer. Algunos legisladores nos han manifestado inquietud por la Ruta Nº 24; se está realizando algún tramo, pero aparentemente, ha quedado relegado el resto de dicha ruta. Me gustaría saber qué proyectos se tiene al respecto.

También nos preocupa todo lo que tiene que ver con el puerto de La Paloma, así como con la accesibilidad por Ruta Nº 9, lo que inquieta particularmente en la medida en que eso va a chocar con el turismo. A esto debemos agregar la implementación de un puerto logístico en la zona que provocará un aumento exponencial

del tránsito. En ese sentido, nos gustaría saber qué previsiones concretas existen en lo que tiene que ver con los plazos para esa inversión.

Por otra parte, quisiera plantear una inquietud que me ha surgido: este verano hemos visto en la costa -principalmente en la Costa de Oro, en el departamento de Canelones -muchos barcos de carga trancados durante muchos días. Esto llamaba la atención cuando uno miraba hacia la costa; de repente se podían contar más de treinta barcos trancados, esperando para descargar sus productos. ¿Quién se hace cargo de esos costos?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Esa cola era para ingresar a los puertos argentinos.

SEÑOR NIFFOURI.- Pero tengo entendido que también estaban trancados por el pasaje al puerto de Nueva Palmira.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No.

SEÑOR NIFFOURI.- En definitiva, quisiera saber quién se hace cargo de los costos. Sabemos que un barco parado tiene un costo; entendemos que no lo pagan los propios buques, sino un Gobierno: en este caso el argentino o el uruguayo.

Por otra parte, tenemos alguna duda con respecto al puerto de Fray Bentos. Creemos que sería fundamental trabajar un poco más sobre la inversión pública. Sabemos que se han agregado algunas grúas en el puerto de Nueva Palmira y que está proyectada una para el puerto de Paysandú. Quisiera saber si se ha estipulado la colocación de alguna grúa importante para el puerto de Fray Bentos, tal como se ha implementado en los dos puertos mencionados.

Asimismo, quisiera conocer el estado de la obra del puerto de Nueva Palmira. Aparentemente, allí hay una concesión y se viene realizando alguna obra que está un poco demorada. ¿Qué proyección existe en ese sentido?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No comprendí qué es lo que está demorado en el puerto de Nueva Palmira.

SEÑOR NIFFOURI.- Entiendo que hay una concesión de obra…

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hay varias concesiones.

SEÑOR NIFFOURI.- Supuestamente, hay demoras en los plazos.

(Diálogos)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- ¡Ah! ¡Se refiere a la zona franca! Pero eso no nos corresponde a nosotros.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Creo que el Ministro ha sido muy claro: es un desparramo -en el bueno sentido de la palabra -de ideas y de acciones. Naturalmente, a veces uno va a cosas más chiquitas que son las que afectan directamente a los departamentos de los cuales procedemos.

Si no recuerdo mal, en su exposición el Ministro se refirió a alguna intervención sobre las Rutas Nos. 6 y 7, pero no escuché nada sobre la Ruta Nº 8 que, desde mi punto de vista, es el eje más importante de esa zona. En este sentido, sobre todo en el tramo comprendido entre los kilómetros 330 y 400, hay una empresa que está haciendo reparaciones, que ha tenido bastantes dificultades y que ha producido -digo esto porque la señalización es muy mala- una serie de accidentes muy importantes, inclusive con muertes, en los últimos tres o cuatro meses. Digo más: las últimas veces que pasé por el lugar, no he visto trabajando a esa empresa. Me gustaría saber si el Ministerio ha tomado alguna decisión sobre el particular, o si simplemente es una

casualidad que en el momento en que yo pasaba no estuviera haciendo el mal trabajo que normalmente hace. La señalización se coloca en el lugar donde empieza la obra y, por lo tanto, agarra desprevenido a quien viene circulando. Como decía, ha habido una serie de accidentes serios con muchos muertos, situación que nos preocupa, al punto que en algún momento se ha pedido que se retire la empresa. Yo creo que no hay que retirarla, sino exigirle que cumpla con los procedimientos debidos: los avisos sobre zona en reparación deben colocarse a equis distancia para que quien viene circulando y no es baqueano en la carretera tome las precauciones del caso. Los que conocemos el lugar no chocamos porque ya sabemos cómo debemos conducir en esa zona; en la mayoría de los accidentes han intervenido vehículos de otros departamentos o brasileños que vienen a hacer turismo y entran por Río Branco o por Melo. Esto me preocupa porque ese tramo se deteriora mucho, las reparaciones son bastante malas y la señalización es deficiente, al punto de provocar los accidentes que estuve reseñando.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Hace pocos días el Ministro estuvo en Rivera junto con su equipo, y en una reunión en la Intendencia los vecinos y políticos del departamento centraron su solicitud en cuanto a obras fundamentalmente en la mejora de la Ruta Nº 27. Después de ese encuentro, los vecinos han reiterado esa inquietud en diversas oportunidades, dada la situación de esa ruta.

Por lo tanto, quiero dejar planteada esta preocupación sobre la Ruta Nº 27, que es fundamental para el departamento de Rivera.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Estamos haciendo una inversión en la Ruta Nº 27. Entiendo los reclamos y me parece estupendo que se hagan, pero también es bueno que reconozcamos algunas cosas que estamos haciendo.

El nuevo puente sobre el arroyo Yaguarí es una obra que nos insume US$ 7:000.000, lo cual equivale a unos cuantos kilómetros de ruta. El Director General de Secretaría siempre nos plantea el dilema de qué hacemos primero: ¿una buena ruta inundable, que no se pueda utilizar durante un tiempo, o concentramos el recurso en que no se inunde?

Es más, ya me adelanto a otro reclamo: quieren que no destruyamos el puente viejo que -¡aviso!- corremos el riesgo de que lo destruya la naturaleza. Dejo sentada nuestra disposición a que si la Intendencia de Rivera se encarga del mantenimiento y asume las consecuencias, se lo damos para que la gente siga manteniendo ese puente viejo que se inunda; tiene consecuencias diferentes si los puentes están ubicados río arriba o río abajo.

Lo mismo nos va a pasar en los puentes sobre los arroyos Tira Ponchos y Yuctujá, sobre la Ruta Nº 30, donde también estamos invirtiendo más o menos US$ 7:000.000 para solucionar la inundabilidad.

Por suerte yo también transito las rutas, y creo que lo más acuciante de la Ruta Nº 27 está en los primeros ocho o diez kilómetros, cuyas obras deberemos encarar, lo que ya está previsto para llevar tranquilidad al departamento de Rivera.

Con respecto a La Paloma, solo me resta decir que no va a haber un crecimiento exponencial del tránsito, pero parte del que hoy ocurre en La Paloma, en vez de ir hacia la Ruta Nº 9 por la Ruta Nº 15, va a desviarse. Nosotros vamos a firmar un contrato para 250.000 toneladas anuales de madera, que va a implicar 5.000 toneladas semanales que serán transportadas por un buque, más las que se acopien para los meses de verano en los que va a estar prohibida la circulación de camiones con madera. Pero el buque va a seguir viniendo y, por lo tanto, hay una hectárea dentro del puerto que se va a utilizar para acopio de madera, lo que no va afear la visión porque esa hectárea está hundida unos metros abajo y no se va perjudicar la vista del puerto.

Los otros emprendimientos, como el de la pesca industrial, dependen de los buques que quieran venir. Tenemos previsto hacer unos puestos parecidos a los que hay en Punta del Este para los pescadores artesanales a fin de que puedan comercializar sus productos y contar con un lugar más adecuado.

Por otra parte, el puerto deportivo está hecho pero, lamentablemente, se utiliza en el cincuenta por ciento de sus amarras en temporada estival, porque los nautas que tienen yates realizan turismo placer y no turismo aventura, y esa zona del Atlántico es bastante tormentosa. No se puede hacer lo que se realiza habitualmente en un yate de vacaciones, que es tomar una copa y hacer un asadito, porque eso resulta complicado en mar turbulento.

Estamos haciendo gestiones para que los cruceros lleguen allí. No es fácil, pero queremos que por lo menos lleguen cruceros temáticos, de ecologistas, etcétera, que tomen como destino La Paloma, y en ese sentido tal vez tengamos algún éxito. Nuestra intención es captar por lo menos un pequeño porcentaje, por ejemplo el 0,5% del mercado brasileño de cruceros, lo que estaría representando unos 900.000 cruceristas más incorporados a la región. Captando esa población tendríamos un crecimiento exponencial.

No estamos previendo crecimientos exponenciales en el tránsito de transporte sino solo el desvío. Estaban pasando aproximadamente 110 camiones diarios por esa zona -aunque en los picos más altos se llegaba a más de 220-, algunos de los cuales en vez de ir hacia la Ruta Nº 9, como lo hacen habitualmente, irán hacia el puerto de La Paloma.

Para el Puerto de Fray Bentos se prevé un crecimiento no solo en la modalidad de inversión estatal sino utilizando todas las herramientas que tienen los puertos, es decir concesión y todo lo que nos permita salir adelante.

En la Ruta Nº 8 hemos actuado. El ingeniero Lazo explicará lo relativo a las Rutas Nº 8 y 24. No nombré a la Ruta Nº 8 en los estudios de factibilidad, pero está incluida en ellos. En el tramo que va desde Treinta y Tres a Melo, que es el que corresponde a los kilómetros a los que hacía referencia el señor Diputado Saravia, que ya a esta altura son un gran problema, la solución de fondo sería muy costosa, porque implicaría una nueva planimetría. Se trata de una ruta que se construyó en una época en la que la elusión de los accidentes geográficos se hacía de la manera en que se hacía, tiene muchas curvas, es peligrosa y, además, tiene tratamiento bituminoso y no tiene carpeta asfáltica, lo que implica otra complicación. En la Bajada de Pena se ensayó -vamos a ver qué resultados da -un nuevo sistema constructivo respecto a un asfalto modificado que permite que en las pendientes no haya corrugación ni que se ahuelle. Eso es lo que dice la teoría pero lo vamos a ver en la práctica. La inacción que vio el señor Diputado Saravia es producto de las medidas que nosotros tomamos a partir de algunas cosas que se plantearon, más allá de que el contrato está por finalizar y a esta altura lo más conveniente es que finalice para poder repensar alternativas a futuro, pero a eso se referirá el ingeniero Lazo.

Quiero aclarar que las demoras de los barcos no las paga el Estado. Eso está en los contratos de flete y las asumen quienes los contratan. A nosotros no nos interesa que se demore por un problema de competividad de nuestros puertos, porque si estamos compitiendo con otros puertos, el armador tendrá la tendencia a ir hacia donde le demoren menos en cargar, porque su negocio está en visitar la mayor cantidad de puertos posible. A eso se debe nuestro desvelo por ser competitivos.

Por otra parte, las colas tienen que ver con la entrada a Buenos Aires. A veces hay dificultades para entrar a Nueva Palmira porque no nos dan los espacios para resolver el problema. Pero estamos tratando de resolver las cintas que cargan el barco a granel, y no sé si últimamente han visto que en Nueva Palmira: para cargar más rápidamente los silos, la carga de los camiones es volcada directamente; se levanta el camión entero para que baje rápido el grano de modo de agilitar todos los procesos de carga y descarga. Internamente, con las medidas que hemos tomado en conjunto con la Intendencia de Colonia hemos evitado que haya aglomeraciones, y hemos determinado zonas para que las playas de estacionamiento sean obligatorias para los camiones y solo vayan a puerto a la hora en que deben participar de la carga y descarga, a fin de hacer ágil el proceso. Se están utilizando otras tecnologías, adquirimos algunas cintas más, pero el límite del espacio no lo podemos resolver mejor. Pero reitero que de los costos mencionados se encargan quienes contratan el flete.

SEÑOR FERRER.- Se manifestó una preocupación por la demora en alguna concesión de obra en Nueva Palmira. Allí hay dos tipos de situaciones. Hay dos obras de iniciativa privada que están presentadas, que cuentan con aprobación de parte del Gobierno Nacional, y que están en el seno de la CARU esperando respuesta del Gobierno argentino. Como se trata de obras sobre el río Uruguay necesitan contar con el visto bueno de ambas autoridades. Eso excede la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en estos momentos está en la del Ministerio de Relaciones Exteriores, que es el que lleva adelante las negociaciones en ese ámbito.

La otra situación planteada tiene que ver con una concesión de zona franca, lo que tampoco está en la órbita de nuestro Ministerio sino en la de Economía y Finanzas. Hasta donde nosotros tenemos conocimiento, se han dado plazos perentorios a la empresa concesionaria a los efectos de que comience a desarrollar acciones

allí, porque se trata de tierras de suma importancia, utilidad y valor estratégico para Nueva Palmira y, en definitiva, no se ha cumplido con los elementos de la concesión. Pero mi respuesta es muy primaria porque no estoy directamente en el tema. Reitero que tenemos entendido que el Ministerio de Economía y Finanzas ha establecido plazos para que inicien las obras y cumplan los compromisos para los que se les ha otorgado la concesión, y no tengan un terreno prácticamente en situación de baldío.

Las demás preguntas refieren a rutas.

SEÑOR LAZO.- Voy a empezar por lo que planteaba el señor Diputado Fernández; es un tema sobre el que hemos hablado muchas veces. Se ha hecho un contrato que atañe a las Rutas Nº 27 y Nº 30, y refiere al recargo de 20 centímetros y al tratamiento superficial doble; no es de carpeta asfáltica. Este contrato de replanteo se firmó el 15 de febrero y la obra está en trámite. Es decir que si bien no se puede ver el trabajo en toda la extensión de las dos rutas, se está trabajando allí. Tenemos una dirección de obra que controla y mensualmente pasa todos los resultados relativos al contrato.

Como decía el señor Ministro, se está culminando la obra del puente sobre el arroyo Yaguarí. Hay reclamos por dos puentes más, pero tenemos que pensar que lo del puente sobre el arroyo Yaguarí viene del año 2003. Esa licitación la había ganado la empresa Teyma, pero no la pudo hacer, posteriormente no hubo fondos y luego se hizo un nuevo llamado. Esta nueva licitación también la ganó Teyma, pero cinco años después. O sea que siempre se tuvo como prioridad este puente. Esto no quiere decir que sea más importante que otros, pero por una u otra razón siempre se le dio prioridad.

Respecto de lo que planteaba el señor Diputado Saravia, cabe señalar que tanto las autoridades departamentales de Treinta y Tres como de Cerro Largo conocen el problema de la Ruta Nº 8. Allí siempre hubo problemas de mala señalización. Además, hay algo que es cierto, que comprobé personalmente en Semana de Turismo y que conversé con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas: si no hay una vigilancia permanente -ya sea de Caminera o de inspectores de tránsito locales-, los conductores no son afines a respetar la velocidad. También esta conducta la he observado entre la hora siete y la hora ocho en la rambla: esos sesenta kilómetros por hora no los respeta nadie. De cualquier manera, eso no importa, porque, como le dije a la empresa, si hay un accidente la responsabilidad es de ellos. Les planteé que cambiaran la forma de trabajar o que hicieran que el automovilista se tuviera que desviar por alguna razón, obligándolo a bajar la velocidad. Ahí hubo cinco accidentes en quince días en el mismo punto: en el kilómetro 33. Se trata de una loma, en donde había gravilla suelta porque se estaba trabajando, que termina en una curva. Se podía establecer un límite de velocidad de 45 kilómetros por hora, pero no se lo iba a respetar. Entonces, decidimos parar la obra. Además, tomamos una medida y era que nuestra gente de tránsito fuera a proyectar la señalización que debíamos exigir. Entre idas y venidas, este proceso nos llevó un mes y medio. Mientras tanto, la obra estuvo parada y no se registró ningún accidente. La idea era que hasta que el proyecto acordado por nosotros no estuviera implantado, no se empezaba a trabajar en lo que es el trabajo grueso. Hoy en día se está recibiendo esa señalización que permitirá habilitar el trabajo.

Lo que empezó a realizarse antes de Semana de Turismo fue la tarea de bacheo. Durante todo ese tiempo en el que la obra estuvo parada, hubo lluvias importantes y se bacheó bastante.

También insistimos en el cambio del director de obra porque no puede ser que se registraran cinco accidentes y no haya una reacción inmediata y fuerte; no es un juego. Además, él escribió una nota a la prensa que nos pareció muy impertinente. En definitiva, pedimos a la empresa que lo cambiara, lo que ya se hizo. O sea que está recomenzando la obra cuya culminación es para junio o julio y si bien tenía prevista una ampliación por el ciento por ciento de la obra, la suspendimos. De cualquier manera, ya tenemos un pliego para hacer un llamado abierto.

Respecto a la Ruta Nº 8, que va de Minas a Treinta y Tres, la semana pasada se abrió una licitación. También se va a tratar lo relativo al trayecto de Treinta y Tres a Melo, pero es como decía el señor Ministro: si se gastaran US$ 200:000.000 se podría cambiar todo el perfil longitudinal y vertical, pero esa suma es casi el doble de nuestro presupuesto. Cuando se habla de la obra en una ruta, se abarcan unos 15 o 20 kilómetros; lo otro es mucho para nosotros. Tal vez en algún momento se tome la medida de rehacerla totalmente.

En cuanto a la obra que se está haciendo en la Ruta Nº 24, llegó a tener un ahuellamiento de veinte o veinticinco centímetros. Era una ruta vieja, que no era de las principales, pero cuando comenzó el acarreo de

madera, hubo que mejorarla. Hay que ver cómo está la senda norte- sur, con respecto a la sur- norte, que no está perfecta, pero sí mucho mejor. Allí se ha hecho bacheo y fresado. Finalmente, se optó por una solución sobre la que no existían grandes experiencias acá sino algunas muy pequeñas encaradas por la Intendencia de Montevideo y es lo que se llama "whitetopping", que consiste en fresar el asfalto a determinada altura y hacer otra altura de hormigón. Esto se hace en todo el mundo desde hace unos veinticinco años; no inventamos nada, pero para nosotros era nuevo. Se dio la coyuntura del aumento del precio del petróleo y que el pórtland era nuestro. Ya el anillo perimetral se hizo en hormigón y la entrada a la Ruta Nº 55 de Montes del Plata también se está haciendo en hormigón. Sucede que al comparar precios, esta solución es la más conveniente.

Si bien hasta ahora la obra va hasta la entrada a Nuevo Berlín, está previsto que la ampliación llegue hasta Tres Bocas, pero tenemos que conseguir la financiación necesaria. De todas maneras, esa ruta hasta Nueva Palmira implica un proyecto de participación público privada y es la que está más adelantada en su estudio.

Hoy esa obra se está desarrollando muy bien y la gente está bien equipada. Hasta ahora hay tres colocadoras de hormigón. La primera vino para el anillo perimetral, la segunda fue traída por esta empresa y la tercera es de la empresa que está haciendo el acceso a Montes del Plata. O sea que vamos a seguir aprovechando las posibilidades de las empresas que pueden competir, utilizando un material que es nuestro.

SEÑOR SARAVIA.- Tengo una última pregunta para el señor Ministro que sale un poco de lo que estamos hablando.

En el tema aéreo, hemos discutido varias veces con el señor Ministro la situación de PLUNA. La empresa PLUNA es muy particular porque comprende a PLUNA S.A., con el 75% de acciones y PLUNA Ente, con el 25%, con el agregado de que el Estado es garantía por aproximadamente US$ 180:000.000 en función de los resultados.

En al balance del año 2010 surgieron algunas cuestiones que también discutimos con el señor Ministro. Me refiero a algunas transferencias internas de dinero entre la parte privada con otras sociedades que aparentemente también pertenecen a PLUNA S.A. Además, el balance da un déficit de entre US$ 11:000.000 y US$ 15:000.000, que nunca quedó demasiado claro. En algún momento el planteo que hice fue que el Poder Ejecutivo, en este caso el señor Ministro que es el jefe de ese sector, ante un planteo que me hizo el Director de mi Partido, hiciera alguna gestión a efectos de que esas transferencias que eran de dudosa legitimidad volvieran al patrimonio y se achicara el déficit.

La información que nos da el señor Ministro es muy buena, porque si PLUNA ha mejorado los números, quiere decir que ha ido entendiendo cuál es el manejo. De todos modos, quisiera saber si ha habido algún avance en cuanto a lo que se desprende del balance, que me preocupa mucho. Digo esto porque esta empresa privada es bastante compleja en cuanto a su manejo, a sus atributos y a las decisiones que se toman por tratarse de una mayoría accionaria. A su vez, la situación del Estado, en minoría, pero con un respaldo importante en cuanto a garantías, hace que tengamos que ser un poco duros en algunos aspectos y facilitar la negociación del manejo de la empresa sin que implique, desde mi punto de vista, alguna acción que puede llegar a ser ilegal.

Entonces, la pregunta es si hemos podido llegar a alguna forma para que la empresa se avenga a salir del área que podría ser delictiva. En la empresa privada podrán hacer lo que quieran, pero con la plata del Estado no. Aunque el Estado tiene minoría, tiene la obligación de cuidar las formalidades.

Pido disculpas al señor Ministro por ser reiterativo, lo que sucede es que es un tema que para mí todavía está pendiente. Reconozco que el señor Ministro dijo que en el Senado se había encontrado una solución, pero no la tengo muy clara.

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a hacer una aclaración.

No quiero pecar de reglamentarista, pero la convocatoria fue para hablar sobre los lineamientos y prioridades de la Cartera para este año. Si bien las autoridades del Ministerio han respondido muy amablemente las preguntas que realizaron los señores Diputados que tienen que ver con cuestiones específicas de sus departamentos, ante la pregunta del señor Diputado Saravia sobre el tema PLUNA, creo que deberíamos ceñirnos al tema específico de la convocatoria.

SEÑOR SARAVIA.- Si el ánimo de la reunión es ese, yo retiro mi pregunta, no tengo ningún problema. Tengo otros procedimientos para realizar la consulta.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Voy a contestar la inquietud.

Antes que nada quiero aclarar que la que tuvo rendimientos positivos en el balance fue PLUNA Ente y lo dije como un elogio al equipo que actualmente la está dirigiendo.

Respecto de la preocupación del señor Diputado Saravia, propongo a la Comisión realizar una reunión en el Ministerio con el Directorio de PLUNA Ente, para exponer con claridad todas las cuestiones y saciarnos de la información que todos necesitamos. Es cierto que disponemos de esa información, porque por suerte en Uruguay existe el mecanismo de participación de la minoría y todo el mundo accede a la información. Presumo por dónde va el señor Diputado Saravia, me parece que es oportuna su preocupación y que la tenemos que resolver rápidamente. Por lo tanto, reitero la invitación para juntarnos con el Directorio.

La cuestión en general es la que todos compartimos, es decir, que queremos que a PLUNA S.A. le vaya bien y que sea una empresa exitosa. A su vez, también queremos que se entienda que la parte pública tiene metodologías y obligaciones que cumplir, que no tiene la parte privada. En ese sentido, necesitamos que las cosas vayan por un determinado andarivel porque incluso hay responsabilidad patrimonial personal de los Directorios. En cierto momento esto se comprendió, el socio privado entendió que nuestro ritmo y exigencias son otros y, cuando no hubo acuerdo, recurrimos a los procedimientos judiciales para obtener la información, sin que esto ofendiera a nadie. No es fácil la asociación, nosotros queremos que sea exitosa -creo que se comprendió- y necesitamos ciertos reaseguros para tomar decisiones porque hay que cumplir normas y preceptos constitucionales, legales y normativos, que no son iguales que los de los privados. Nosotros entendemos eso, pero queremos cuidar lo nuestro.

Como bien señaló el Diputado Saravia, tampoco nos interesa que el éxito de la empresa sea de cualquier manera.

También quiero decir que la garantía de los aviones ya está en US$ 128:000.000 porque se están cumpliendo los pagos y esta es una de las cosas que a los Directorios y en particular al actual le han preocupado mucho.

Reitero que creo que lo más sensato es intercambiar ideas en forma conjunta con el Directorio de PLUNA Ente completo, los integrantes de la Comisión y nosotros para poder obtener la información que necesitamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y sus asesores. Además, quiero manifestar que ha sido satisfactoria la información que han brindado sobre el trabajo del Ministerio para el año 2012. Seguramente la invitación que realizó el señor Ministro será de recibo y vamos a coordinar las acciones en ese sentido.

(Se retira de Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y asesores. Se suspende la toma de la versión taquigráfica)